

1982 மார்ச் 18]

(ஈ) கோரிக்கை எண். 46 இழப்பீடுகளும் ஒதுக்கீடுகளும்

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெற்றிருக்கின்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி: “மானியக் கோரிக்கை எண். 46-இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 22,37,47,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற்றது.

9. அரைமணி நேர விவாதம்

தூத்துக்குடி-திண்டுக்கல்-கரூர் அகல் இரயில் பாதை

*திரு. ப. நெடுமாறன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தொழில், வணிகம், சுற்றுலா ஆகிய பல்வேறு துறைகளில் ஒரு பெரிய புரட்சிகரமான மாறுதலைத் தமிழ்நாட்டில் அதிலும் குறிப்பாக தென் மாவட்டங்களில் ஏற்படுத்தக்கூடிய இந்தத் திட்டம் பற்றி விவாதிக்க நேரம் ஒதுக்கியதற்காக நான் என் இதயபூர்வமான நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 1968-ம் ஆண்டு இந்தத் திட்டத்திற்கான ஓரிஜினல் ப்ரிலிமினரி சர்வே மேற்கொள்ளப்பட்டு 1979-ல் அப்-டேட்டிங்க் சர்வே முடிக்கப்பட்டது. தமிழகத்திலுள்ள அத்தனை கட்சிகளும் சேர்ந்து வலியுறுத்தியதின் விளைவாக இந்தத் திட்டத்திற்கு டாப் ப்ரையாரிட்டி கொடுக்கவேண்டுமென்று மதிப்பிற்குரிய பிரதமர் இந்திரா காந்தி அவர்கள் சொன்னார்கள். தமிழ்நாடு நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு இந்த வாக்குறுதியை அவர்கள் அளித்தார்கள். அப்போது ரெயில்வே அமைச்சராக இருந்த திரு. கேதார் பாண்டே அவர்கள் இத்திட்டம் எடுத்துக் கொள்ளப்படுமென்றும் நான்கு ஆண்டுகளுக்குள் இந்தத் திட்டம் முற்றிலும் நிறைவேற்றப்படும் என்றும் நாடாளுமன்றத்தில் அறிவித்தார்கள். அதையொட்டி மத்திய நிதி அமைச்சராக இருந்த மதிப்பிற்குரிய திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் அவர்கள் சென்னையில் ஒரு விழாவில் பேசும்போது இந்தத்திட்டத்திற்குத் தேவையான நிதி அத்தனையும் அளிக்கப்படும், இந்தத் திட்டம் குறித்த காலத்தில் முடிக்கப்படும் என்றும் சொன்னார்கள். இப்படியெல்லாம் பிரதம மந்திரியும், மத்திய அமைச்சர்களும் வாக்குறுதி கொடுத்திருந்தம்கூட இந்தத் திட்டம் என்னவாயிற்று, எந்த நிலையில் இருக்கிறது என்று பார்த்தால் வருத்தமாக இருக்கிறது.

இன்றைக்கு இந்து பத்திரிகையில் ஒரு செய்தி வந்திருக்கிறது. மத்திய ரெயில்வே அமைச்சர் திரு. சேத்தி அவர்கள் புதிய ரெயில்வே பாதைகளுக்கு இடமேயில்லை என்று திட்டவட்டமாக அறிவித்திருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே 1981-82 ரெயில்வே

பட்ஜெட்டில் சுமார் இரண்டு கோடி ரூபாய் இதற்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1982-83-ல் ரெயில்வே பட்ஜெட்டில் 77 இலட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தப் பணத்தை வைத்துக் கொண்டு பைனல் லொக்கேஷன் சர்வேயும் நடத்தி முடிக்கப்பட்டுக்கிறது. கரூர், மதுரை, பாளையங்கோட்டை ஆகிய இடங்களில் அலுவலகங்கள் கூட இதற்காக திறக்கப்பட்டு விட்டன. இதற்கான நில ஆர்ஜித வேலைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு வேண்டுமென்றும் ரெயில்வே துறையினரிடமிருந்து நம் தமிழக அரசுக்குக் கடிதம் வந்திருக்கிறது. இவ்வளவு ஆன பின்னரும் இத்திட்டத்தை ஊறுகாய் போடுவதற்கு முயற்சி நடைபெறுகிறதோ என்ற சந்தேகம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. காரணம் இந்தத் திட்டத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்ட ஏறத்தாழ இரண்டே முக்தால் கோடி ரூபாயிலிருந்து ஒரு பகுதியை ரெயில்வே அதிகாரிகள் வேறு காரியங்களுக்காகச் செலவழித்துவிட்டதாக குற்றச்சாட்டு எழுந்திருக்கிறது. எனவே இவர்கள் இந்த தூத்துக்குடி திருநெல்வேலி பாதையை மட்டும் ஸ்ரீத்தி செய்துவிட்டால் போதும்; கரூர், மதுரை-பாளையங்கோட்டை இப்போது அவசியமில்லை என்ற ஒரு முடிவிற்கு வந்து ரெயில்வே அதிகாரிகள் தூத்துக்குடி திருநெல்வேலி பாதையை மட்டும் நிறைவு செய்கிற ஒரு ஆலோசனையை மைய அரசுக்கு வழங்கி இருப்பதாக நான் அறிகிறேன். இது சரியானதல்ல. ஏனென்றால் இந்தத் திட்டம் ப்ராஜக்ட் ஒரியன்ட்டட் திட்டம். இந்தத் திட்டம் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை இந்தியாவின் பிற பகுதிகளோடு இணைக்கக்கூடிய திட்டம் மட்டும்ல்ல, தமிழகத்தின் இரண்டாவது பெரிய நகரமாகிய மதுரை-நேரடியாக இந்தியாவின் பிற மாநிலங்களுடன் இணைக்கக்கூடிய ஒரு திட்டம். விருதுநகர் போன்ற பெரிய வணிக ஸ்தலங்கள் டிரான்ஸ்ஷிப்மென்ட் தொந்தரவு இல்லாமல் நேரடியாக சரக்குகளை இந்தியாவிலுள்ள பிற மாநிலங்களுக்கு ஏற்றுமதி செய்ய இந்தத் திட்டம் வழிவகை வகுக்கிறது.

தென் மாவட்டங்களில் ஹெவி இன்டஸ்ட்ரீஸ் வருவதற்கு இந்தத் திட்டம் வழிவகுக்கும் என்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இன்று தென் மாவட்டங்களில் பெரிய தொழிற்சாலைகள் ஒன்றும் இல்லை. ப்ராட் கேஜ் இல்லை என்ற ஒரு காரணத்திற்காக பெரிய பெரிய தொழிற்சாலைகள் தென் மாவட்டங்களில் ஆரம்பிக்க முடியாத நிலை இருக்கிறது. சேலத்தில் இரும்பாலை ஆரம்பிக்கப்பட்டு விட்டதால் இந்தத் திட்டம் சேலம் இரும்பாலையையும் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தையும் இணைக்கும். கரூர்-திண்டுக்கல்லுக்கு இந்தப் பாதை வருகிறபோது பிற்பட்ட பகுதிகள் வழியாக வருகின்றது. வேடசந்தூர் அதன் வழி வருகிறது. வேடசந்தூரில் சிமென்ட் ஆலை வர இருக்கிறது. ஆகவே புது தொழிற்சாலைகளை இணைக்கிற திட்டமாக இது இருப்பதால் இத்திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்றும் தமிழ்நாட்டிலுள்ள சேல, கட்டுச்சிசுளம் அக்கறை கொண்டிருக்கிற காரணத்தால் இந்தத் திட்டத்தைக் இந்த

1982 மார்ச் 18] [திரு. ப. நெடுமொறன்]

ஆண்டே எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று மைய அரசை நம் மாநில அரசு வலியுறுத்த வேண்டுமென்று கூறி என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

(பிற்பகல் 1.20)

திரு. எம். சின்னசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கரூர்—தூத்துக்குடி—திண்டுக்கல் ரயில் பாதைத் திட்டத்திற்கு அரை மணி நேர விவாதத்திலே கலந்து கொள்வதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு நெடுமொறன் அவர்கள் இந்தத் திட்டத்தின் சாத்தியக் கூறுகளைப் பற்றியெல்லாம், அதன் முக்கி த்துவத்தைப் பற்றியெல்லாம் அழகாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். இன்றைக்கு இந்தத் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரை, நீண்டகாலமாக தமிழக மக்கள், குறிப்பாக தென் மாவட்டத்து மக்கள் வற்புறுத்தி வந்த ஒரு திட்டமாகும். நேரம் கிடைக்கும்போது, நம்முடைய அரசும் மத்திய அரசை வற்புறுத்தி வந்த திட்டமாகும். திருச்சி, மதுரை, இராமநாதபுரத்தில் இருக்கின்ற மக்கள், வர்த்தக சங்கங்கள் இந்த திட்டத்தை வலியுறுத்தி, இதுகுறித்து தீர்மானம் மூலமும், தூதுக் குழுக்கள் மூலமும் அடிக்கடி எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

அது மட்டுமல்ல. இந்தத் திட்டம் தூத்துக்குடி துறை முகத்துக்கும், சேலம் இரும்பாலைக்கும், கரூர் தொகுதியிலே ஆரம்பிக்க இருக்கின்ற சாகித ஆலைக்கும், கரூரிலே உள்ள செட்டிநாடு சிமெண்டிற்கும், வேடசந்தூர் தொகுதியிலே உருவாக இருக்கின்ற சிமெண்ட் தொழிற்சாலைக்கும் பயனுள்ளதாக இருக்கும் என்பதால், இந்தத் திட்டத்தை எப்படியாவது இந்த ஆண்டு ரயில்வே பட்ஜெட்டில் சேர்த்து விடவேண்டுமென்று, நமது நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் முன் கூட்டியே, ரயில்வே அமைச்சரைப் பார்த்து, இந்தத் திட்டத்திற்கு நிதி ஒதுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, நம்பிக்கையோடு இருந்தார்கள். ஆனால், அவர்கள் வேண்டுகோளும், நம்முடைய நம்பிக்கையும் வீண் போகின்ற வகையிலே இந்தத் திட்டத்திற்கு ரூ. 70 இலட்சம் மட்டுமே ஒதுக்கப்பட்டிருப்பது அதிர்ச்சியைத் தருகிறது.

அது மட்டுமல்ல. தூத்துக்குடி-நெல்லை வரைக்கும், கன்னியாகுமரிக்கும் இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டு விட்டால், திருவனந்தபுரம் வழியாக சேலத்திற்கு எளிதாக வந்துவிடலாம் என்ற ஆலோசனை கூறியிருப்பதாக இன்றைக்கு இங்கே மாண்புமிகு நெடுமொறன் அவர்கள் எடுத்துக் காட்டினார்கள். ஆனால், இன்றைக்கு வந்திருக்கக்கூடிய செய்தியைப் பார்க்கும் போது, நாடாளுமன்றத்தில் ரெயில்வே அமைச்சர் அவர்கள் இனிமேல், 'நோ நியூ டிரெயின்ஸ்' என்று அறிவித்திருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் பார்க்கும்போது, இந்தத் திட்டம் கிடப்பிலே போடப்பட்டுவிடுமோ என்ற சந்தேகம், அச்சநிலை உருவாகியிருக்கிறது. அதைச் சுருக்கமாகச் சொல்ல வேண்டுமென்றால்,

[திரு. எம். சின்னசாமி]

[1982 மார்ச் 18]

பிறந்திருக்கின்ற குழந்தைக்கு 7 வேளை பால் கொடுக்க வேண்டும், அப்படி கொடுத்தால்தான் அது வளரும் என்று சொன்னால், ஒரு வேளை பால் கொடுத்துவிட்டு, இன்றைக்கு அந்தக் குழந்தைக்கு படுத்த படுக்கையாக இருக்கின்ற நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே இந்தக் குழந்தையைக் காப்பாற்ற முடியுமா என்ற சந்தேகம் உருவாகியிருக்கிறது.

மத்திய அரசைப் பொறுத்தவரையில், இந்தத் திட்டத்தின் முக்கியத்துவத்தை நன்கு உணராமல், காலம் தாழ்த்தி வருகிறது. அதனால் இதற்கு நிதி ஒதுக்காமல், காலம் தாழ்த்தி வருகிறது. மாற்றாந்தாய் மனப்பான்மையோடு நடந்து கொள்கின்ற நிலைமை இருக்கின்ற காரணத்தினால் நம்முடைய மாநில அரசு எந்த வகையிலும் இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு மத்திய அரசினுடைய கவனத்தை ஈர்க்க வேண்டும். அதற்கான வழிவகைகளைக் கையாள வேண்டுமென்று கேட்டு, வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி, முடித்துக் கொள்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

*திரு. நா. சுந்தரராஜ் : தலைவர் அவர்களே, இப்போது விவாதத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிற கரூர்-திண்டுக்கல்-தூத்துக்குடி அகல ரயில் பாதை திட்டம் சம்பந்தமாக காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய கருத்துக்களை பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களில் நாடாளுமன்றத்தில் காங்கிரஸ் உறுப்பினர்கள் கூறி வந்திருக்கிறார்கள். தமிழக நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்களான ராமமூர்த்தி அவர்கள், துரை சபாஸ்தியான் அவர்கள், கோசல்ராம் அவர்கள் மிகக் கடுமையாக வலியுறுத்திப் பேசியதைப் பற்றி நாம் பத்திரிகைகளிலே பார்த்திருக்கிறோம். இன்றைக்கு நாடாளுமன்றத்திலே முன்னாள் நிதி அமைச்சராக இருந்த ஆர். வெங்கட்ராமன் அவர்கள் சுமார் 42 கோடி ரூபாய் இதற்காக ஒதுக்கீடு செய்து, சென்ற ஆண்டு மட்டும் இரண்டு கோடி ரூபாய் இந்த திட்டத்தின் ஆரம்ப வேலைகளுக்காக ஒதுக்கப் பட்டதை நாம் பார்த்தோம். இந்த ஆண்டு அவர்கள் 70 இலட்சம் ரூபாய் இந்த திட்டத்திற்காக ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். இதைப் பற்றி நாடாளுமன்றத்திலே கடுமையான முறையிலே மத்திய அமைச்சரிடம் குறை கூறியிருக்கிறார்கள். அதிலே எனக்கு கருத்து வேறுபாடு இல்லை. காரணம், தமிழகம் பாதுகாக்கப் படவேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு அவர்கள் அங்கே கடுமையாக விமர்சனம் செய்திருக்கிறார்கள். ஆனால் சமீபத்திலே நம்முடைய மத்திய ரயில்வே போர்டு தலைவர் குஜரால் அவர்கள் ரயில்வே அமைச்சர் பி. சி. சேத்தி அவர்கள் ஒரு உத்திரவாதம் தந்திருக்கிறார்கள். கரூர்-திண்டுக்கல் பிராட்கேஜ் பாதை வேலைத் திட்டம் விரைவிலே தொடங்கப்படும் என்றும், ஏற்கனவே இதற்கான டெண்டர் கேட்கப்பட்டிருக்கிறதென்றும், இந்தப் பணியைத் தொடங்க 70 இலட்சம் இந்த ஆண்டு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறதென்றும், இன்னும் கூடுதலாக பணம் ஒதுக்குவதற்கு திட்டக் கமிஷனைக் கேட்டிருக்கிறோம் என்றும் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

1982 மார்ச் 18]

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

விரைவில் அனுமதி கிடைத்து விடும், கிடைத்த பிறகு விரைவாக செயல் திட்டங்கள் நடைபெறும் என்ற உத்தரவாதத்தை திரு. குஜ்ரால் அவர்களும் திரு. பி. சி. சேத்தி அவர்களும் நாடாளுமன்றத்திலே தெரிவித்துருக்கிறார்கள். தமிழ்நாட்டைச் சேர்ந்த பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களும், பெருமதிப்பிற்குரிய பிரதம மந்திரி திருமதி இந்திரா காந்தி அவர்களும் இராணுவ அமைச்சர் திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் அவர்களும் நிச்சயமாக அந்த திட்டத்தைக் கொண்டுவருவதற்கு உறுதுணையாக இருக்கிறார்கள், நிச்சயமாக அது செய்யப்படும். தமிழ்நாடு காங்கிரஸ் கட்சியைப் பொறுத்த வரையில் அந்தத் திட்டத்தைக் கொண்டுவருவதற்கு அரசு எடுக்கிற முயற்சிக்கு முழு ஆதரவு தருவதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம். மத்திய அரசு கொண்டு வரவேண்டிய அளவுக்கு இந்த அரசாங்கம் தன்னுடைய கடமையை விரைவாகவும் வேகமாகவும் செய்வதற்கு நாங்கள் உறுதுணையாக இருப்போம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். ஆண்டித்தேவர் : தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்கு கருர், திண்டுக்கல், தூத்துக்குடி அகல் ரயில்பாதை தமிழகத்திற்கு வேண்டும் என்ற விவாதத்திலே கலந்து கொண்டு பேசுவதற்கு அனுமதித்ததற்காக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கருர், திண்டுக்கல், தூத்துக்குடி பாதையைப் பற்றி இன்றைய பத்திரிகையிலே மத்திய ரயில்வே அமைச்சர் சொல்லியிருப்பதைப் பார்த்தால் கைவிடும் அளவுக்கு சொல்லியிருக்கிறார்களே, அதே நேரத்திலே மாண்புமிகு காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர் ஏதோ உத்தரவாதம் கொடுத்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். உண்மையிலேயே மத்திய அமைச்சர் அப்படி வாக்குறுதி கொடுத்திருந்தால் நன்றியைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். ஆனால் நேற்றைய தினம் அந்த மானியக் கோரிக்கை விவாதத்தின் போது 70 கோடி ரூபாய்க்குப் பதில் 75 லட்சம் மட்டுமே ஒதுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அதற்குப் பின்னர் விவாதத்திற்குப் பதில் சொல்கிற போது புதிய ரயில் பாதைகள் இல்லை என்றும் சொல்லி விட்டு, தமிழகத்திலே அது வரும் என்று முன்னாள் மத்திய நிதி அமைச்சரும் மற்றவர்களும் உத்தரவாதம் கொடுத்து இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் எப்படி நாங்கள் நம்புவது என்று தெரியவில்லை. தூத்துக்குடியிலிருந்து திருவனந்தபுரம் வழியாகப் போகும் என்று சொல்லி தமிழகத்திலே செல்கிற அந்தப் பாதைக்கு ஒதுக்கப்பட்ட நிதியும் இன்றைக்கு இல்லை என்று சொன்னால் தமிழகத்திலே தொழில் வளம் பெருகவேண்டும், பெரிய தொழிற்சாலைகள் வரவேண்டுமென்ற நிலையில் அந்த ரயில் பாதை வேண்டுமென்று சொல்கிற போது வேண்டுமென்றே அது போடப்படாமல் எதப்படுகிறதோ என்ற அச்சம் இருக்கிறது. அந்த ரயில் பாதை போடப்பட வேண்டுமென்று தமிழகத்திலே உள்ள அத்தனை கட்சிகளின்

[திரு. எஸ். ஆண்டித்தேவர்] [1982 மார்ச் 18]

உணர்வையும் ஒட்டுமொத்தமாச் சேர்த்து எழுதி அந்த ரயி பாதையை அமைக்க வேண்டுமென்று மைய அரசுக்கு வலியுறுத் வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. குமரி அனந்தன் : மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்களே, கரூர், திண்டுக்கல், மதுரை, திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி அகல ரயில் பாதை வேண்டுமென்று நீண்ட நாட்களாக தமிழக மக்கள் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். 1977 ஆம் ஆண்டில் நமது அரசாங்கத்தின் கட்டடமாக டெல்லியில் இருக்கின்ற தமிழ்நாடு ஹவுஸில் அப்போது இருந்த அனைத்துப் பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களும் கூடி திரு. சி. சுப்பிரமணியம், ஆர். வெங்கட் ராமன், ஆர். வி. சுவாமிநாதன், பி. ராமமூர்த்தி போன்ற தலைவர்களும் என்னைப் போன்ற எளிய உறுப்பினர்களும் கூடி அப்போதே ஒரு மனதாக ஒரு தீர்மானத்தை நிறைவேற்றி அப் போது இருந்த ரெயில்வே அமைச்சர் மதுதண்டவதேயிடம் கொண்டு போய்க் கொடுத்தோம். அப்போதும் அதற்கு உறுதி தரப்பட்டது. அதற்குப் பின்னாலே இப்போது மத்தியப் பிரதம மந்திரி அவர்களும் உறுதி கொடுத்திருக்கிறார்கள். இந்த அகல ரயில் பாதையைக் கொண்டு வந்ததற்குச் சிலருக்குப் பாராட்டு விழாக்கள் கூட நடந்து விட்டன. விருதுநகரிலே பெரும் அளவிலே பாராட்டு விழாக்கள் நடந்ததை நாம் மகிழ்ச்சியோடு ஏற்றுக்கொண்டோம். காரணம் யார் பாராட்டப் பட்டாலும் அகல ரயில் பாதை வந்து விட்டால் தகுந்த அளவிலே தமிழகம் முன்னேறி விடும். ஆனால் அதற்கு ஒதுக்கி யிருக்கிற பணம் கூட வேறு இடத்திற்குப் போகிறது என்றால் அகல ரயில் பாதை அகலாமல் இருக்கவேண்டுமே என்று சொல்கிற அந்தக் கவலையின் காரணத்தினால் அனைத்துக் கட்சிகளின் சார்பிலே இங்கே நாம் வேண்டுகோள் விடுக்க இருக்கிறோம். இதனால் தென்பகுதி தொழில் வளம்பெறும் என்பதோடு மட்டுமல்ல, இந்தியாவின் ஒருமைப்பாட்டைக் காப்பாற்றுவதற்கும் உதவிடும் ஒருமைப்பாடு ரயில் தண்ட வாளம் போடுவதால் மட்டுமல்ல, தமிழகத்திலே திட்டங்கள் போட்டுக்கொடுத்த பிறகும் கூட அவை நிறைவேறாமல் போகிறது என்ற மனக்குறை போகும். சேது சமுத்திரத் திட்டமும் அதன் பக்கத்திலே வருகிற திட்டம்தான். அதற்கே சாலதாமதமா யிருக்கிற போது இதற்கும் சாலதாமதமாகிறபோது மனத்திலே விரக்தி உணர்ச்சி வராத அளவுக்கு பார்த்துக்கொள்ள வேண்டு மென்றால் மத்திய அரசு விரைவிலே தலையிட்டு நம்முடைய வேண்டுகோளை செவியேற்று அகல ரயில் பாதையை அமைப் பதற்கான நடவடிக்கைகளை உடனடியாக மேற்கொள்ள வேண்டும். அதன் மூலமாக நம்மக்கல் வழியாகச் சேலத்தினுடைய தொட்டிப் பருக்க ஏற்பட்டிருக்கிறது. தமிழகம் பொருளாதார ரீதியிலே, தொழில் ரீதியிலே முந்திச் செல்வதற்கு வழிவகை களிலே தொய்வு ஏற்பட்டு விடாமல் இருக்க வேண்டுமென்று காந்தி காமராஜ் தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1982 மார்ச் 18]

(பிற்பகல் 1.30)

திரு. மு. அப்பாதுரை : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தூத்துக்குடி, திண்டுக்கல், கரூர் அகல ரெயில் பாதை அரை மணி நேர விவாதத்தில், மாண்புமிகு உறுப்பினர் நெடுமாறன் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்ன கருத்து ஆதரித்து இன்றைக்கு அகல ரெயில்பாதை தமிழகத்தினுடைய மிகப்பெரிய நகரமாகிய மதுரையை மட்டுமல்லாமல் சேலம் போன்ற பெரிய நகரங்களை இணைக்கக் கூடிய ரெயில் பாதை; இதை பன்னெடுங் காலமாக தமிழக மக்கள் வற்புறுத்தி வந்திருக்கிறோம் என்பதைச் சுட்டிக் காட்டுகிறேன்.

தூத்துக்குடியிலே இருக்கிற அனல் மின் திட்டத்திற்கு வேண்டிய மிகப்பெரிய பின் சாதனங்களைக் கொண்டு வருவதற்கு தமிழகத்திலே அகல ரெயில் பாதை இல்லாத காரணத்தால் அந்த இயந்திரத்தின் விலை 20 லட்சம் என்று சொன்னால் அதைக் கொண்டு வருவதற்கு ஆகும் செலவு ஏறத்தாழ 8 லட்சம் ரூபாய் என்றிருக்கிறது. பணச் செலவு மட்டுமல்லாமல் காலம் அதிகமாகிற நிலை இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் தமிழகத்திலே இல்லாமல் இருக்கவேண்டுமென்றால் இந்த அகல ரெயில் பாதையை உடனடியாக மத்திய அரசு ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தூத்துக்குடி துறை முகத்தை விரிவுபடுத்துகிற பணியிலே கூட இன்றைய தினம் மத்திய சர்க்கார் மந்தப்போக்கை கடைபிடித்துக் கொண்டிருக்கிறது. மூன்றாவது பெர்த்தை கட்டவேண்டுமென்று குரல் கொடுக்கிற போது அதாவும் காலதாமதப்படுத்தப்படுகிறது. அந்த துறைமுகம் வருங்காலத்தில் சர்வதேச தொடர்பை பெறக் கூடிய நிலையில் இருக்கிறது. அதை இணைக்கக்கூடிய இந்த அகல ரெயில் பாதையை போடுவதை துரிதப்படுத்த, இந்த கோரிக்கையை மத்திய அரசிற்கு அனுப்புவதற்கு இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பிலே கேட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. என். வரதராஜன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கரூர், திண்டுக்கல், தூத்துக்குடி அகல ரெயில்பாதை சம்பந்தமாக மாண்புமிகு உறுப்பினர் நெடுமாறன் அவர்கள் முன்மொழிந்த கருத்து இந்த பேரவையினுடைய பொதுக் கருத்தாக ஏற்கலாம். இந்த விவாதத்திற்கு தாங்கள் அனுமதியளித்ததே தமிழ்நாட்டினுடைய உணர்வுகளை பிரதிபலிக்கிறது என்று நான் எண்ணுகிறேன், என்னுடைய கட்சி எண்ணுகிறது. நம்முடைய தமிழகத்தினுடைய தெழில், வணிகம், மக்கள் நலனோடு இணைந்திருக்கிறது இந்த ரெயில் பாதை. நான் திண்டுக்கல் நகரை, வேடசந்தூர் தாலுக்காவை சார்ந்தவன். என்னுடைய பகுதியிலே நீண்டகால ஆய்விற்கு பின்னாலே இந்தத் திட்டம் ஏற்கப்பட்டது. அந்த மக்கள் எதிர்பார்த்து, எதிர்பார்த்து ஏமாந்திருக்கிறார்கள். வேடசந்தூர் வட்டாரம் ஒரு வறட்சி பிரதேசம். இப்போது தான் சில தொழிற்சாலைகள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. இதிலே நாம் 30 கோடி செலவிலே ஒரு

[திரு. என். வரதராஜன்] [1982 மார்ச் 18]

சிமெண்ட் ஆலை கேட்டிருக்கிறோம். திண்டுக்கல்லிலே லெதர் காம்ப்ளெக்ஸ் என்று மாநில அரசின் முயற்சியிலே, மத்திய அரசினுடைய முயற்சியிலே வர இருக்கிறது. தூத்துக்குடியிலே ஒரு துறைமுகத்தை நாம் உருவாக்கியிருக்கிறோம். ஆகவே தமிழ்நாட்டினுடைய வளர்ச்சியிலே இந்த ரெயில் பாதை ஒரு முக்கியமான இடத்தை வகிக்கிறது. சமீபத்தில் மத்தியிலேயிருந்து வந்த செய்திகளை கேட்டு இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டிலே வர்த்தகர்கள் கவலை அடைந்திருக்கிறார்கள். ஆகவே இந்த கருத்தை நம்முடைய பொது கருத்தாக ஏற்றுக் கொண்டு, இந்த அவை ஒரு தீர்மானத்தின் மூலமாக மத்திய அரசை வற்புறுத்த வேண்டும். ஒரு தூத்துக்குடி வடெல்லிக்கு அனுப்பி நம்முடைய ரோரிக்கையை வற்புறுத்துவதற்கு மாநில அரசு முன் வரவேண்டும். நாங்கள் இந்த அவையின் மூலமாக மத்திய அரசையும், மாநில அரசையும் வற்புறுத்த விரும்புவது என்னால் ரெயில்வே என்ற ஒரு பட்டியல் இன்றைக்கு மத்திய அரசிடம் இருக்கிறது என்ற பாரணத்தாலே அவர்கள் அவ்வப்போது திருத்துகிற திட்டங்களிலே, நாம் அடிக்கின்ற காரற்றுக்கு ஆடுகிற நாண புல் போல இருக்க மல் இன்றையதினம் ஒன்றை நாம் வற்புறுத்த வேண்டும். இந்த மாநிலத்தினுடைய திட்டங்கள் என்று போடுகிறபோது மாநில அரசைக் கலந்து கொண்டுதான் திட்டங்களை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று வற்புறுத்துவதற்கு நம்முடைய மாநில அரசு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன்.

*திரு. க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இரண்டு விதமான கருத்துக்கு இடம் இல்லாமல் அனைத்துக் கட்சிகளும் ஒருமுகமாக வற்புறுத்துகிற ஒரு கடமையாக, கருர்-திண்டுக்கல்-தூத்துக்குடி அகல ரெயில் பாதையை மத்திய அரசு உடனடியாக நிறைவேற்றுவதற்கு முன் வரவேண்டுமென்ற கருத்தை திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பிலேயும் நான் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன். தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டம் வலியுறுத்தப்பட்ட அந்த நாள் முதலாக, அந்தத் துறைமுகத்தாலே ஏற்படக்கூடிய பலன் முழு அளவுக்குக் கிடைக்க வேண்டுமானால், அகல ரெயில் பாதை மூலமாக தமிழ்நாடு வட நாட்டோடு இணைக்கப்பட வேண்டுமென்ற கருத்து எடுத்துச் சொல்லப்பட்டு வந்திருக்கிறது. வடக்கேயிருந்து தமிழகத்திற்கு வரவேண்டிய பொருள்கள் அகல ரெயில் பாதையிலே வந்த லுங்கூட, தமிழகத்திற்குள்ளே குறுகலான ரெயில் பாதையிலே செலுத்த வேண்டிய நிலைமை இருப்பதன் காரணமாக, பொருள்களை உண்டாக்குவது என்ற நிலைமை காரணமாக ஏற்படுகின்ற சிக்கலும் அகல ரெயில் பாதையில் எவ்வளவு அதிக பொருள்களைக் கொண்டு வரமுடியுமோ, அல்லது கொண்டு செல்ல முடியுமோ அதைச் செயற்படுத்த இந்த அகல பாதை தேவை என்று மத்திய அரசுக்கு உணர்த்தப்பட்டு வந்திருக்கிறது.

1982 மார்ச் 18]

[திரு. க. அன்பழகன்]

மேலும், தூத்துக்குடி முதலான பகுதியிலேயிருந்து, அல்லது தமிழ்நாட்டினுடைய தென் பகுதியிலேயிருந்து வடக்கே எடுத்துச் செல்லப்படக்கூடிய உப்பு, சிமென்ட், பெர்ட்டிலைசர் முதலான பொருள்களைக் கொண்டு செல்லக்கூடிய வாய்ப்பாகவும், தென் நாட்டிற்கு--தமிழகத்தினுடைய தென் பகுதிக்குத் தேவைப்படுகிற வடக்கே இருந்து வரவேண்டிய நிலக்கரி முதலான பொருள்கள் வருவதற்கு வாய்ப்பாகவும் இந்த அகல ரெயில் பாதையை, தமிழ்நாட்டின் குறையைப் போக்குவதற்கு மட்டும் அல்லாமல், பொதுவாக, இந்திய நாட்டினுடைய மொத்த குறையைப் போக்குவதற்கும் வாய்ப்பாக அமைக்கக்கூடிய ஒன்று என்பதும் பொருளாதார முறையிலே விளக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட பாதை ஏறத்தாழ 10, 12 ஆண்டுகாலமாக வலியுறுத்தப்பட்டு வந்தும், 4 ஆண்டுகாலமாக வெவ்வேறு அமைச்சரவையாலே உறுதி சொல்லப்பட்டு வந்தும், மறுபடியும் இந்த அகல ரெயில் பாதை வேலை விரைவில் நடைபெறும் என்ற நம்பிக்கையை இழக்கும் சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருப்பது வருந்தத்தக்க ஒன்றாகும்.

காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பில் நண்பர் சுந்தரராஜன் அவர்கள் இங்கே எடுத்துச் சொன்னதைப் போல், காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்கள் பாராளுமன்றத்திலே வற்புறுத்தினாலும், திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர்கள், அதே போல் தமிழகத்து ஆளுங்கட்சி உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னாலும், மத்திய அரசு தங்களுடைய பொருளாதார சுண்ணாட்டத்தில், வெவ்வேறு மாநிலங்களுடைய தேவைகளைக் கவனிக்க வேண்டிய நிலைமைகள் ஏற்பட்டு, தமிழகத்தினுடைய இன்றியமையாத தேவையை உடனடியாகக் கவனிக்கத் தவறக்கூடிய நிலைமை இருக்குமானால் காங்கிரஸ் உறுப்பினர்கள் வற்புறுத்தினாலும் போதாது என்ற நிலைமையிலேதான் தமிழகச் சட்டமன்றத்தில் இப்படிப்பட்ட ஒரு தீர்மானம், அல்லது இப்படிப்பட்ட ஒரு கருத்து எடுத்துப் பேசப்பட்டு, அந்தக் கருத்து மத்திய அரசுக்கு தெரிவிக்கப்படுவதன் மூலமாக மத்திய அரசு வேறு காரணங்களாலே இதனை அலட்சியப்படுத்தக்கூடிய தன்மை இருந்தாலும், அதை மாற்றிக்கொண்டு இந்தத் திட்டத்தை உடனடியாக நிறைவேற்றுவதற்கு ஆவன செய்யும் என்று நான் எதிர்பார்க்கிறேன். எனவே, இந்த அவையின் சார்பில் இங்கே பேசப்பட்ட வாதத்தினுடைய அடிப்படையில் ஒருமித்த கருத்தை மத்திய அரசிற்குத் தெரிவிக்கிற நல்வாய்ப்பு காரணமாக, இந்தத் திட்டம் விரைவில் வருவதற்கு வழி வகுக்க வேண்டுமென்று நான் தங்கள் மூலமாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் இந்தத் திட்டத்தினுடைய முக்கியத்துவத்தையும், தமிழக மக்களுடைய எண்ணத்தைப் பிரதிபலிக்கின்ற வகையிலேயும் அதை மத்திய அரசாங்கம் கூர்ந்து கவனிக்க வேண்டிய ஒரு நிலைமைக்கு ஆளாக்கப்படுகின்ற வகையிலேயும் கருத்துக்களை மிகச் சிறப்பாக எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த அரசு

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 18]

பொறுப்பேற்ற பின்பு இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்காக எப்படிப்பட்ட காரியங்களைச் செய்திருக்கிறது என்பதையும் அதற்கு மத்திய அரசாங்கம் என்ன, என்ன, பதில்களை நமக்குக் கொடுத்திருக்கிறது என்பதையும் இங்கே நான் தெளிவாகச் சொல்லக் கட ம்ப்பட்டிருக்கிறேன். உங்களுடைய உணர்வுகள் எப்படி இருக்கின்றனவோ அதேபோன்றுதான் தமிழகத்திலே இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற பின்பு இந்தத் திட்டத்தினுடைய முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து மக்கள் இதை அதிகமாகப் பயன்பெறக்கூடிய அளவுக்கு நிறைவேற்றப்பட வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு, தமிழக முதல்வர் அவர்கள் பொறுப்பை ஏற்றவுடனேயே 1978 மார்ச்சிலே மத்திய அரசிற்கு, குறிப்பாக பிரதம அமைச்சருக்குக் கடிதம் எழுதினார்கள். இந்தத் திட்டத்தினுடைய முக்கியத்துவத்தை வலியுறுத்தி 1978-லேயே அதற்கான கடிதப் போக்குவரத்தை நாம் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். 1968-லே இது துவக்கப்பட்டது என்றாலும் அதற்குப் பின்னாலே, 1978-லேயிருந்து முழு முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே சொல்லியாக வேண்டும். அதைத் தொடர்ந்து 1979 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரலிலே, 1978 ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதத்திலே எழுதிய கடிதத்தை நினைவூட்டி மீண்டும் வலியுறுத்தி நாம் கடிதம் எழுதியிருக்கிறோம். அதற்குப் பின்னாலே, தொடர்ந்து 1981 ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் மத்திய நிதி அமைச்சருக்குத் தமிழக முதல்வர் அவர்கள் இதை வலியுறுத்தி மீண்டும் ஒரு கடிதத்தை எழுதினார்கள். அதற்குப் பின்னாலே 1981 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதத்தில் மத்திய அரசிடமிருந்து நமக்கு ஒரு கடிதம் வந்தது. அந்தக் கடிதத்திலே அவர்கள் சொல்லியிருந்த கருத்து, கருரிலேயிருந்து திண்டுக்கல் வரையில் புதிதாக அகல இருப்புப் பாதை அமைப்பதற்கும், திண்டுக்கல்லிலேயிருந்து மதுரை வரைக்கும் ஏற்கனவே இருக்கின்ற மீட்டர்கேஜ் பாதைக்கு இணையாக ஒரு அகல இருப்புப் பாதை அமைப்பதற்கும், மதுரையிலேயிருந்து மணியாச்சிக்கு ஏற்கனவே இருக்கின்ற அந்த மீட்டர்கேஜ் பாதையை மாற்றி அகல இருப்புப் பாதையாக அமைப்பதற்கும், மணியாச்சியிலேயிருந்து தூத்துக்குடிக்கு ஏற்கனவே இருக்கிற மீட்டர்கேஜ் பாதையோடு இணைத்து இன்னொரு அகல இருப்புப் பாதையை அமைப்பதற்கும், மணியாச்சியிலேயிருந்து திருநெல்வேலிக்கு ஏற்கனவே இருக்கின்ற மீட்டர்கேஜ் பாதைக்கு இணையாக இன்னொரு அகல இருப்புப் பாதையை அமைப்பதற்கும் அரசு உத்தரவிட்டுள்ளது என்று ஒரு கடிதத்தை நமக்கு அனுப்பியிருந்தார்கள்.

(பிற்பகல் 1.40)

அந்தக் கடிதம் கிடைத்த பிறகு நாம் அதோடு விட்டுவிடவில்லை. தமிழக முதல்வரவர்கள் மீண்டும் 1982 அம் ஆண்டு, அங்கே நான்கு சிமிட்டி ஆலைகள் இருக்கின்றன என்றும், இரசாயன உர ஆலை இருக்கிறது என்று சொல்லியும், பெரிய துறைமுகம் ஒன்று இருக்கிறது என்று சொல்லியும், அங்கே அந்த அகல இருப்புப் பாதை இல்லாத காரணத்தால் என்னென்ன

1982 மார்ச் 18]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

சிக்கல்கள் இருக்கின்றன என்பதையும், அது வந்தால் அந்தப் பகுதியில் இருக்கின்ற மக்களுக்கு ஒட்டுமொத்தமாக என்னென்ன நன்மைகள் கிடைக்கும் என்பதையும் வலியுறுத்தி மீண்டும் ஒரு கடிதத்தை எழுதி, இதை நீங்கள் அனுமதித்திருந்தாலும் துரிதமாக, வேகமாக இந்த வேலைகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு ஒரு கடிதம் எழுதினார்கள். இதை இரயில்வே அமைச்சருக்கு மாண்புமிகு முதல்வரவர்கள் எழுதினார்கள்.

அதற்குப் பின்பு 8-3-1982 அன்று மத்திய இரயில்வே அமைச்சரிடமிருந்து ஒரு கடிதம் நமக்கு வந்தது. அந்தக் கடிதத்திலே அவர்கள் குறிப்பிட்டிருப்பது போதிய நிதி ஆதாரம் இல்லை என்று சொன்னாலும், திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி, மணியாச்சி வழியாக இருக்கிற அந்தத் திட்டத்தை முதலில் நாங்கள் எடுத்துக்கொள்கிறோம். அதற்குப்பின்பு நிதிநிலைமைக் கேற்ப தொடர்ந்து நாங்கள் எடுத்துக்கொள்ள இருக்கிறோம் என்ற கருத்தை முதல்வரவர்களுக்குக் கடிதமாக எழுதியிருக்கிறார்கள்.

அதேநேரத்தில் இதை எப்படிச் செயலாக்க வேண்டும். அதற்காக என்னென்ன காரியங்களைச் செய்ய வேண்டுமென்பதிலே தமிழக அரசைப் பொறுத்தவரையில் அந்தந்த மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களுக்கு எடுத்துச்சொல்லி, மத்திய அரசிலேயிருந்து இது சம்பந்தமாக எந்தத் தாக்கீது வந்தாலும் உடனடியாகச் செய்து தர வேண்டுமென்ற அந்த எண்ணத்தை நாம் தெரிவித்திருக்கிறோம்.

இங்கே கூடச் சொன்னார்கள், இன்றையதினம் பத்திரிகையிலே பார்க்கிறபொழுது புதிதாக எந்தத் திட்டத்தையும் எடுத்துக் கொள்வதாகத் தெரியவில்லையே, எனவே இந்தத் திட்டத்தைக் கைவிட்டு விடுவார்களா என்று ஒரு அச்சத்தைத் தெரிவித்தார்கள்.

ஆனால் இன்றைக்குப் பத்திரிகையிலே வந்திருப்பதிலேயிருந்து நான் புரிந்துகொண்டிருப்பதெல்லாம், இராஜஸ்தான், மேற்கு வங்காளத்திலேயிருந்து வந்திருக்கக்கூடிய பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள் அவர்களுடைய மாநிலங்களிலே புதிதாக இருப்புப் பாதை அமைக்க வேண்டுமென்று சொல்லிக் கேட்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு அவர்கள் பதில் சொல்கிறபொழுது புதிதாக எடுத்துக் கொள்ள முடியாது என்ற கருத்தைத்தான் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனவே, இந்தத் திட்டத் தயும் அதோடு சேர்த்து புதிய திட்டம் என்று விட்டுவிடுவதற்கு வாய்ப்பு இல்லை என்ற

[திரு. சு முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 18]

எண்ணத்தோடுதான் நான் புரிந்து கொண்டிருக்கிறேன். அப்படித் தான் இருக்கவேண்டும். அப்படியில்லையென்றால் நிச்சயமாக மீண்டும் வலியுறுத்துவதற்கு நிச்சயமாக நாம் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

இன்னொன்றையும் கூடச் சொன்னார்கள். அங்கே பணம் சரியான அளவிலே, தேவையான அளவிற்கு ஒதுக்கப்படவில்லை என்றும், அப்படி ஒதுக்கப்படவில்லையென்று சொன்னால் இதில் சாலதாமதம் ஏற்படும் என்ற கருத்த அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அதைக் கொஞ்சம் சிந்திக்கவேண்டிய சூழ்நிலைக்குத்தான் இன்றையதினம் நம்முடைய அரசும், தமிழகமும் ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இருந்தாலும் நாம் வலியுறுத்துவதன் மூலம்—நேற்றையதினம் இது சம்பந்தமாக என்னிடத்திலே ஒரு கேள்வியைக் கேட்ட பொழுது மாநில அரசு நிச்சயமாக மீண்டும் அதை வலியுறுத்தும் என்று சொல்லியிருக்கிறேன். அந்த அடிப்படையிலே மாநில அரசு மீண்டும் மத்திய அரசுக்குக் கடிதம்—இதைத் துரிதப்படுத்த வேண்டுமென்பதற்காக—திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் நமக்குச் சந்தேகமில்லை என்று கருதுகிறேன், இந்தத் திட்டம் ஏற்கனவே ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட திட்டம். இதை வேகப்படுத்த வேண்டும், துரிதப்படுத்த வேண்டுமென்பதற்காக மாநில அரசு மீண்டும் அவர்களை வலியுறுத்துவதற்காக நிச்சயம் கத்தயாராக இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஏறத்தாழ நான்குமுறை தமிழக முதல்வர்கள் இந்தத் திட்டத்தைப் பற்றி மத்திய அரசாங்கத்திற்கு வலியுறுத்தி வலியுறுத்திக் கடிதம் எழுதியிருக்கிறார்கள். இவ்வளவு பெரிய முயற்சிகளை எடுத்துக்கொண்ட பின்புதான் இந்தத் திட்டத்தைச் செயலாக்கலாமா வேண்டாமா என்று மத்திய அரசு சிந்திக்க ஆரம்பித்தது என்பதையும் அதற்குப்பினாலே மூன்று முறை தமிழக முதல்வரவர்கள் கடிதம் எழுதிய பின்புதான் அங்கே யிருந்து இந்தத் திட்டத்தை நாங்கள் எடுத்துக்கொள்கிறோம் என்ற பதிலைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதைக் கருதுகிற பொழுது நீங்கள் இதைக் கேட்கிற பொழுது நிச்சயமாகத் தமிழக அரசு, தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவரவர்கள் அந்தத் திட்டத்தில் மிகவும் அக்கறையோடு வேகமாக நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதிலே ஐயம் இருக்காது என்று கருதுகிறேன்.

அதை விட இன்றையதினம் எங்களுக்கு இருக்கின்ற மகிழ்ச்சி எல்லாம் அத்தனை கட்சிகளினுடைய தலைவர்கள் எல்லாம் தங்களுடைய எண்ணங்களைப் பிரதிபலிக்கின்ற வகையிலே இந்த நாட்டு மக்கள் எண்ணங்களைப் பிரதிபலிக்கின்ற வகையிலே மாநில அரசுக்கு ஒத்துழைப்பாக, தமிழக அரசுக்கு ஒத்துழைப்பாக, குறிப்பாக மத்தியிலே ஆண்டு கொண்டிருக்கின்ற இந்திரா

1982 மார்ச் 18]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் கூட மிகச் சிறப்பாக தங்களுடைய கருத்தைக் கொஞ்சம் கடுமையாசக் கூட வலியுறுத்திச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். அதற்காக நான் நன்றியைச் சொல்லியாகவேண்டு. இந்தத் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அரைமணி நேர விவாதம் மக்களுக்குப் பயன் உள்ளதாக இருக்கும். இது நிச்சயமாக நாளையதினமே மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய காதுகூள எட்டிப்பிடிக்கும் என்ற நம்பிக் க எனக்கு இருக்கிறது. இங்கே மாண்புமிகு குமரி அனந்தன் அவர்கள் சொன்னார்கள். அகல இரயில்பாதை அகழ்ந்து விடக்கூடாது. நம்மைவிட்டு அகன்று போய்விடக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். நாம் அகவும் விடக்கூடாது, குறுகவும் விடக் கூடாது. அந்த நிதிநிலைமையைக் குறைக்க விடாமல் அனைவருடைய ஒத்துழைப்போடும் அதை வேகமாகச் செயல்படுத்துவதற்கு மாநில அரசு என்னென்ன நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமோ அதை எடுக்கும் என்பதையும், உடனடிக் இந்த எண்ணங்கள் பிரதிபலிக்கின்ற வகையிலே, அரசினுடைய எண்ணங்கள் பிரதிபலிக்கின்ற வகையிலே ஒரு கடிதம் எழுதப்படும் என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நன்றி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. பேரவையின் சாலை அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று மாலை 4.00 மணிக்குப் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 1.46 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

[மாலை 4.00]

மாலை 4.00 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் திரு. பி. எச். பாண்டியன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை மீண்டும் கூடியது.

8. வரவு-செலவுத் திட்டம் 1982-83—வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி).

(உ) கோரிக்கை எண். 36—பாசனம்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 36—பாசனம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 36,01,59,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்”.

திரு. சு. பாலன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுதீர்மானத்தை மொழிகிறேன்—

“மானியக் கோரிக்கை எண். 36—பாசனம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 36,01,57,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”